

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GENEVOIS
Bâtiment Athéna – Technopole d'ARCHAMPS – 74 160 ARCHAMPS

L'an deux mil vingt-cinq, le dix-sept mars à vingt heures,
le **Conseil communautaire**, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire dans les locaux de la Communauté de Communes du Genevois à Archamps, sous la Présidence de Monsieur Florent BENOIT, Président.

Nombre de membres :
en exercice : 49
présents : 31
procurations : 9
votants : 40

Date de convocation :
11 mars 2025

PRESENTS : A. RIESEN, M. GENOUD, Nathalie LAKS, Nicolas LAKS, J-L. PECORINI, P-J. CRASTES, T. ROSAY, E. ROSAY, M. MERMIN, C. VINCENT, L. VESIN, L. DUPAIN, J. BOUCHET, M. DE SMEDT, I. ROSSAT-MIGNOD, D. CHAPPOT, J-C. GUILLON, D. BESSON, P. DURET, E. BATTISTELLA, J-P. SERVANT, B. FOL, A. MAGNIN, H. ANSELME, A. AYEB, C. DURAND, J. LAVOREL, F. de VIRY, M. SECRET, F. BENOIT, F. GUILLET

REPRESENTES : G. ZORITCHAK par A. RIESEN, M. GRATS par J. LAVOREL, M. SALLIN par M. MERMIN, V. LECAUCHOIS par J-C. GUILLON, S. LOYAU par M. DE SMEDT, G. NICOUD par D. BESSON, S. DUBEAU par E. BATTISTELLA, L. CHEVALIER par M. SECRET, C. MERLOT par F. de VIRY

SUPPLEEE : A. CUZIN par T. ZOSAY

EXCUSEES : S. BEN OTHMANE, M-N. BOURQUIN

ABSENTS : B. GONDOUIN, P. CHASSOT, D. THEVENOZ, G. BARON, D. JUTEAU, J. CHEVALIER, S. RODRIGUEZ

Secrétaire de séance : Madame Carole VINCENT

Délibération n° c_20250317_amgt_022

8.4. AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

**ENGAGEMENT DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GENEVOIS
A LA REALISATION DES MESURES INSCRITES AU PROJET D'AGGLOMERATION N° 5**

Le Conseil,

Vu l'exposé de Monsieur Mermin, 1^{er} Vice-Président,

1. Rappel du contexte et historique des projets d'agglomération

Depuis 2007, le Grand Genève s'est structuré pour répondre collectivement aux besoins liés à la forte dynamique de ce territoire transfrontalier d'un million d'habitants, en particulier en matière de mobilité, mais également d'aménagement du territoire et de transition écologique.

À travers le Programme en faveur du Trafic d'Agglomération (PTA), la Confédération participe au financement de projets relatifs aux transports dans les villes et les agglomérations. Les contributions fédérales vont à des agglomérations dont les projets d'agglomération coordonnent efficacement le développement des transports et celui de l'urbanisation tout en intégrant les enjeux environnementaux.

Depuis le premier projet d'agglomération, ce sont près de 643 millions de francs suisses de subventions fédérales qui ont été accordés à des projets de mobilité dans le Grand Genève (Priorisations pour les transports publics, aménagement d'interfaces multimodales ou de pistes cyclables), soit près de 125 millions de francs pour le Genevois français.

Rappel des cofinancements sollicités et obtenus par les territoires franco-valdo-genevois du Grand Genève dans le cadre des Projets d'Agglomération antérieurs :

| | Mesures retenues [nombre] | Coût total retenu [MCHF*] | Mesures françaises [nombre] | Cofinancement total [MCHF] | dont montant de cofinancement français [MCHF] |
|-----|---------------------------|---------------------------|-----------------------------|----------------------------|---|
| PA1 | 27 | 466,75 | 6 (22 %) | 186 | 36 |
| PA2 | 35 | 624,45 | 3 (8 %) | 204 | 33 |
| PA3 | 24 | 296,76 | 5 (21 %) | 38,80 | 12 |
| PA4 | 42 | 410,5 | 11 (26 %) | 143,71 | 42,7 |

*Million de francs suisses

Faisant suite aux quatre générations des Projets d'agglomération, le Grand Genève se porte à nouveau candidat à la cinquième génération de l'appel à projet « Projet d'agglomération » de la Confédération Suisse. Dans cette démarche, le Pôle métropolitain du Genevois français représente ses intercommunalités membres au sein du GLCT du Grand Genève et coordonne le recensement des mesures pour l'ensemble des maitres d'ouvrage français.

2. Appel à projet de la Confédération suisse

En 2006, le fonds d'infrastructure a été mis en place par la Confédération suisse pour financer les infrastructures du trafic d'agglomération jusqu'en 2027. En 2018, il a été remplacé par un fonds de durée indéterminée, le Fonds pour les Routes nationales et le Trafic d'Agglomération (FORTA). Le Conseil fédéral a depuis confirmé les orientations suivies par la politique des agglomérations de la Confédération, politique dont le programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA) constitue un élément central.

Le système de transport et le développement de l'urbanisation sont étroitement liés. Avec le programme en faveur du trafic d'agglomération, la Confédération soutient une planification cohérente des transports et de l'urbanisation dans les agglomérations, par-delà les frontières communales, cantonales ou nationales. Dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération, la Confédération participe financièrement aux infrastructures de transport des villes et des agglomérations. Elle conditionne toutefois sa participation à l'existence d'un projet d'agglomération qui coordonne de manière efficace le développement des transports et de l'urbanisation.

On distingue ainsi deux instruments ou procédures à différents niveaux institutionnels :

- Au niveau de la Confédération, le PTA a pour but de répartir les ressources du FORTA entre les divers projets d'agglomération et les mesures infrastructurelles qu'ils contiennent.
- Le projet d'agglomération est ancré quant à lui au niveau de l'agglomération (communes, régions, cantons). Il établit les stratégies de développement de l'agglomération, coordonne les acteurs impliqués et définit des mesures concrètes de mise en œuvre des stratégies. Avec les projets d'agglomération, le PTA fournit une contribution essentielle au développement de l'urbanisation vers l'intérieur et à un système global de transport efficace et durable.

La Confédération suisse participe donc au financement de mesures infrastructurelles qui améliorent le système de transport dans les villes et les agglomérations, y compris les agglomérations transfrontalières et à condition que les mesures soutenues sur le territoire français aient des effets tangibles et positifs sur la partie suisse de l'agglomération.

La Confédération évalue **la cohérence d'ensemble du projet d'agglomération**, et notamment la stratégie du Grand Genève pour articuler l'urbanisation, la mobilité et l'environnement. L'efficacité globale du projet d'agglomération est déterminée en fonction de l'amélioration de la qualité du système de transport, du développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, de l'accroissement de la sécurité du trafic, de la réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources. Ces cinq critères sont précisés par des sous-critères plus spécifiques.

Ils sont utilisés aussi bien pour évaluer l'utilité d'un projet d'agglomération dans son ensemble (dans le cadre de la détermination du taux de contribution de la Confédération) que pour évaluer les mesures de mobilité (lors de la priorisation des mesures). Un rapport est également effectué entre le coût global d'un Projet d'agglomération et son efficacité recherché.

Pour figurer dans la **liste des mesures** sollicitant un cofinancement de la part de la Confédération suisse, les projets doivent notamment répondre aux **critères** suivants :

- Contribution à la vision d'ensemble et aux stratégies sectorielles du Projet d'agglomération du Grand Genève et opportunité de la mesure au regard de celles-ci.
- Démonstration de l'effet sur Suisse pour les mesures françaises.
- Degré de maturité pour l'inscription au PA5 et niveau de maîtrise des conditions nécessaires à la réalisation de la mesure dans les délais impartis (niveau de définition de la mesure, du plan de financement, de sa faisabilité).
- Cohérence avec les générations de PA précédentes.
- Complétude des informations à fournir, notamment les données quantitatives.
- Résultats de l'évaluation environnementale.

Les mesures dont le coût est inférieur à 5 millions de francs suisses sont intégrées dans des paquets de mesures forfaitaires. Dans ce cas la Confédération apporte un cofinancement en fonction des unités de prestations réalisées (mètres linéaires d'aménagement cyclable, mètres carrés d'ouvrage de franchissement, nombre de stationnement vélo, etc.). Pour les mesures forfaitaires, l'engagement des maîtres d'ouvrage à réaliser les mesures inclut donc la réalisation des quantités d'unités de prestations annoncées dans la fiche-mesure.

3. Approbation de la liste des mesures par l'Assemblée du GLCT du Grand Genève

La confirmation des mesures de mobilité approuvées par l'Assemblée du GLCT du Grand Genève du 15 novembre 2024 est **fonction de la fourniture des livrables et de l'ensemble des éléments nécessaires à attester de la maturité techniques et financières des mesures**. Ce volume financier permet à l'agglomération du Grand Genève de se situer dans la fourchette des « coûts moyens », comme cela avait été le cas lors de l'examen du PA4 par la Confédération Suisse.

La détermination du taux de cofinancement fédéral, compris entre 30 % et 50 % du coût du projet, sera fonction de l'évaluation du rapport coût /utilité du projet d'agglomération 5 du Grand Genève par la Confédération Suisse. Les effets des mesures de mobilité et d'urbanisme fondent l'utilité du projet.

4. Description des mesures proposées au 5^{ème} projet d'agglomération du Grand Genève par la Communauté de Communes du Genevois

- Mesures de mobilité sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Communes du Genevois sollicitant un cofinancement de la part de la Confédération suisse

| N° de la mesure | Nom de la mesure | Coût imputable de la mesure |
|---|--|--|
| 14-26 | Création d'aménagements pour Transport en Commun en Site Propre (TCSP) et modes doux sur la RD1201 (Boulevard Urbain) entre Neydens (pôle de loisirs) et le giratoire entrée de ville sud de Saint-Julien-en-Genevois (Annexe 1) | 24'100'000 CHF HT |
| <p>Description succincte de la mesure et de son opportunité :</p> <p>L'axe routier départemental de la RD 1201 concerné par le projet, représente environ 4 km et forme l'épine dorsale du réseau routier intercommunal. Sa position centrale à l'échelle de la Communauté de Communes fait fonction de lien entre les principaux pôles urbains et de loisirs (Neydens/ Vitam, St-Julien, Archparc), et assure l'alternative à l'autoroute A41 pour les échanges transfrontaliers. Il est aujourd'hui caractérisé par sa dimension très routière et par l'absence de prise en compte des transports collectifs et modes doux.</p> <p>Le projet de réaménagement de la RD1201 (section entre Neydens et St-Julien) est situé sur l'axe Annecy-St-Julien et se connecte à l'entrée sud de la commune et l'Avenue Louis Armand (sous-mesure M6 et M7 de la mesure 35-3 du PA 2), qui fait l'objet d'un projet de réaménagement afin d'y intégrer notamment une voie de bus en site propre jusqu'au pôle des mobilités (gare, P+R), démarrage du futur tram Saint-Julien - Genève, en direction donc de la douane de Perly et de l'entrée sur la Suisse.</p> <p>Le réaménagement de la section entre Neydens et St-Julien contribuera à imposer sur cet axe majeur des aménagements pour les transports collectifs et les modes actifs tout en travaillant sur des espaces publics/paysagers de qualité. L'amélioration et la sécurisation des flux TC/modes doux a pour objectif de créer des reports de flux de la voiture individuelle vers ces modes plus respectueux de l'environnement.</p> | | |
| Horizon de réalisation | | Type de mesure |
| A5 (2028-2032) | | Avec demande de cofinancement (mesure individuelle A5) |
| N° de la mesure | Nom de la mesure | Coût imputable de la mesure |
| 14-27 | Aménagements modes doux (voie verte, passerelle) sur la RD1201 (Boulevard Urbain) à Neydens (Annexe 2) | 12'800'000 CHF HT |
| <p>Description succincte de la mesure et de son opportunité :</p> <p>L'axe routier départemental de la RD 1201 concerné par le projet, représente environ 4 km et forme l'épine dorsale du réseau routier intercommunal. Sa position centrale à l'échelle de la Communauté de Communes fait fonction de lien entre les principaux pôles urbains et de loisirs (Neydens/ Vitam, St-Julien, Archparc), et assure l'alternative à l'autoroute A41 pour les échanges transfrontaliers. Il est aujourd'hui caractérisé par sa dimension très routière et par l'absence de prise en compte des transports collectifs et modes doux.</p> <p>Le réaménagement de la section sur la commune de Neydens (opération de 12.8 MF HT) consiste à réaliser des aménagements modes doux (passerelle sur l'autoroute, voie verte dédiée) le long d'un axe très fréquenté vers la Suisse, tout en travaillant sur des espaces publics/paysagers de qualité. L'amélioration et la sécurisation des modes doux a pour objectif de créer des reports de flux de la voiture individuelle vers ces modes plus respectueux de l'environnement.</p> | | |
| Horizon de réalisation | | Type de mesure |
| B5 (2032-2036) | | Avec demande de cofinancement (mesure individuelle B5) |
| N° de la mesure | Nom de la mesure | Coût imputable de la mesure |
| 14-30 | Sécurisation MD et valorisation du trafic | 1'200'000 CHF HT |

| | | | |
|---|---|--|--|
| | | <i>entre Archparc (hub multimodal) et Landecy (Annexe 3)</i> | |
| Description succincte de la mesure et de son opportunité : <i>La création d'un hub de mobilité sur le technopôle d'Archparc devrait permettre de réorganiser le schéma global d'offre de mobilité notamment pour les usagers transfrontaliers (P+R de 557 places, création d'une voie de bus en site propre, extension d'au moins une ligne transfrontalière (ligne 82), création d'une ligne de covoiturage Hé Léman, création d'aménagements et de stationnements pour les vélos, système de vélo en libre-service...).</i> <i>Ce projet de requalification de la RD1206 et l'aménagement de la route de la Muraz vers Landecy a pour objectif de réduire les encombrements sur les routes et aux douanes en proposant notamment une alternative sécurisée pour rejoindre l'axe fort vélo à Croix de Rozon (axe 6 Jonction - Croix de Rozon) et se mailler aux axes structurants de la CCG (viarhona, V5Lacs). Ce projet se raccordera aux aménagements qui seront réalisés en amont depuis le rond-point du pont de Combe dans le cadre de l'accessibilité bus du site d'Archparc.</i> | | | |
| Horizon de réalisation | | Type de mesure | |
| A5 (2028-2032) | | Avec demande de cofinancement (paquet forfaitaire modes doux A5) | |
| | | | |
| N° de la mesure | Nom de la mesure | Coût imputable de la mesure | |
| 14-31 | <i>Création d'une voie cyclable entre Viry, Saint Julien, Soral et Therens (Annexe 4)</i> | 4'000'000 CHF HT | |
| Description succincte de la mesure et de son opportunité : <i>L'itinéraire de la ViaRhôna arrêté en 2018 devait relier le chef-lieu de Viry à Soral en passant par la route de la gare, et le chemin de la Perrière sur France et par la route de Rougemont sur Suisse. Des contraintes foncières et environnementales sont apparues pendant les études. Ce tracé serait modifié depuis le chef-lieu : il passera à proximité de la Route Départementale 1201 et sera complété par des itinéraires aménagés transversaux en direction des petites douanes et de la Suisse</i> <i>Le projet prévoit également la création d'une passerelle de 2,5 m de largeur. En effet, un encorbellement sur ce pont ne semble pas possible. Cet aménagement serait suivi d'un passage inférieur sous la RD1206 pour ensuite longer la RD1206 côté nord avec la création d'une voie verte jusqu'à la route de Crache allant au hameau de Thairy.</i> | | | |
| Horizon de réalisation | | Type de mesure | |
| A5 (2028-2032) | | Avec demande de cofinancement (paquet forfaitaire modes doux A5) | |

- Mesures d'urbanisme dont le pilotage est assuré par la Communauté de communes du Genevois

| | | |
|-------------------------------|---|-------------------------------|
| N° de la mesure | Nom de la mesure | Objectif stratégique |
| UD3-04 | <i>Centre local de Valleiry</i> | Densification |
| Horizon de réalisation | | Type de mesure |
| Ae5 (2028-2032) | | Sans demande de cofinancement |
| | | |
| N° de la mesure | Nom de la mesure | Objectif stratégique |
| UD4-07 | <i>Saint-Julien-en-Genevois - gare</i> | Mutation-Densification |
| Horizon de réalisation | | Type de mesure |
| Ae5 (2028-2032) | | Sans demande de cofinancement |
| | | |
| N° de la mesure | Nom de la mesure | Objectif stratégique |
| UD4-09 | <i>Neydens - site PPDE de Cervonnex (Ecoparc / VITAM - St-Julien/Neydens)</i> | Densification-Extension |
| Horizon de réalisation | | Type de mesure |
| Ae5 (2028-2032) | | Sans demande de cofinancement |

| N° de la mesure | Nom de la mesure | Objectif stratégique |
|------------------------|-------------------------------|-------------------------|
| UD4-10 | Archparc (Archamps/St-Julien) | Densification-Extension |
| Horizon de réalisation | Type de mesure | |
| Ae5 (2028-2032) | Sans demande de cofinancement | |

Vu le code général des collectivités territoriales, et notamment son article L5211-10 ;

Vu les statuts de la Collectivité ;

Vu le projet de territoire 2020-2026 approuvé par délibération n° 20211213_cc_adm114 du Conseil communautaire du 13 décembre 2021, et notamment sa fiche n° 1 mise en place d'une stratégie d'aménagement permettant de mieux organiser et de mieux réguler le développement du territoire ;

DELIBERE

Article 1 : **approuve** la liste des mesures A5, B5 et Ae5 proposée par la Communauté de Communes du Genevois, en tant que maître d'ouvrage, dans le cadre de la candidature du Grand Genève au programme en faveur du trafic d'agglomération de la Confédération suisse par le biais du Projet d'agglomération de cinquième génération.

Article 2 : **s'engage** à réaliser* les mesures A5, B5 et Ae5 à l'horizon de réalisation prévu et conformément aux fiches mesure annexées à la présente délibération, sous réserve de la validation par les différentes instances compétentes des éléments d'étude (AVP, etc.) nécessaires à attester de la maturité technique de la mesure et de la planification financière nécessaire à la réalisation de chacune des opérations.

Article 3 : **s'engage** à réaliser* les mesures A5, B5 et Ae5 de la manière dont elles sont décrites dans les fiches mesures produites et annexées à la présente délibération, et avec les effets attendus sur le système de transports de l'agglomération.

Article 4 : **autorise** le Président du Pôle métropolitain du Genevois français :

- A proposer ces mesures à l'Assemblée du GLCT Grand Genève pour la candidature du Grand Genève au programme en faveur du trafic d'agglomération de la Confédération suisse par le biais du Projet d'agglomération de cinquième génération.
- A s'engager, pour la Communauté de Communes du Genevois, à suivre la réalisation des mesures « A », « Ae » et « B » aux horizons de temps annoncés et dans les conditions précisées aux alinéas précédents.

Article 5 : **autorise** Monsieur le Président de la Communauté de Communes du Genevois à accomplir toutes les démarches et à signer tous les documents nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

*« S'engager à réaliser » : déclencher et faire avancer la planification d'une mesure, soumettre pour décision les objets nécessaires à la réalisation de cette mesure aux organismes compétents (décisions en matière de planification et/ou financière), et dans les cas où ces derniers auront pris les décisions, réaliser la mesure ; pour les mesures forfaitaires cela inclut la réalisation de la quantité d'unités de prestations annoncée dans la fiche-mesure.

- ADOpte A L'UNANIMITE -

VOTE : POUR : 40

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

La secrétaire de séance,
Carole VINCENT

Le Président,
Florent BENOIT



Le Président certifie le caractère exécutoire de cette délibération :
Télétransmise en Préfecture le 21/03/2025
Publiée électroniquement le 21/03/2025

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux adressé au Président ou d'un recours en excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Grenoble dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou sa notification.

Fiche mesure Projet d'agglomération 5

Mesure individuelle mobilité

Modèle du 5 février 2024

| | | |
|--|---|--|
| Date de la fiche 12.2024 | Personne de contact (Prénom Nom, entité) Axel LECOMPTE (Communauté de Communes du Genevois) | |
| Numéro de la mesure Nouvelle mesure | Nom de la mesure Création d'aménagements pour Transport en Commun en Site Propre (TCSP) et modes doux sur la RD1201 (Boulevard Urbain) entre Neydens (pôle de loisirs) et le giratoire entrée de ville sud de Saint-Julien-en-Genevois | |
| Priorité de la mesure A5 | Historique de la priorité (PA précédent) Nouvelles mesures | |
| Candidate au cofinancement de la Confédération suisse OUI | Catégorie de la mesure Gestion du trafic | |
| Planning et maîtrise d'ouvrage Renseigner les jalons début et fin dans la colonne de droite pour chaque phase ci-dessous (format mois.année) ainsi que le maître d'ouvrage qui pilote la mesure à chaque phase du projet y compris pour l'entretien après mise en service | | |
| Phase | Début / Fin | Entité pilote de la phase |
| Etude sommaire/programmation (preuve de faisabilité, coûts à ±50%) | 02.2023 / 12.2024 | Communauté de Communes du Genevois |
| Etude préliminaire (phase 21 SIA ou équivalent, coûts à ±30%) | 04.2025 / 10.2025 | Communauté de Communes du Genevois |
| Etude d'avant-projet (phase 31 SIA ou équivalent, coûts à ±20%) | 11.2025 / 05.2026 | Maîtrise d'ouvrage en cours de discussion |
| Etude de projet | 06.2026 / 12.2026 | Maîtrise d'ouvrage en cours de discussion |
| Autorisation/permis de construire | 12.2026 / 12.2026 | Maîtrise d'ouvrage en cours de discussion |
| Début des travaux | 01.2028 | Maîtrise d'ouvrage en cours de discussion |
| Mise en service | 10.2030 | Maîtrise d'ouvrage en cours de discussion |
| Exploitation (nettoyage, déneigement,...) | - | Convention à caler mais route départementale |
| Maintenance et renouvellement de l'infrastructure | - | Convention à caler mais route départementale |
| Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s) : Indiquer les autres parties prenantes, notamment si elles portent des parties de la mesure (responsabilités multiples) et/ou si elles cofinancent la mesure Partenaires : Communauté de Communes du Genevois, Commune de Neydens, Commune de St-Julien-en-Genevois, ATMB - ADELAC, Département de la Haute-Savoie. | | |
| Coût Indiquer le coût hors taxes en millions de franc suisse (format à deux décimales X.XX MF HT, change 1 CHF = 1 €): <ul style="list-style-type: none"> Estimation du coût global de la mesure : 24,1 MF HT Estimation du coût imputable : X.XX MF HT (dans le cas d'une mesure avec demande de cofinancement fédéral) | Répartition du financement Lister les financeurs avec la répartition en pourcentage XX% Communauté de Communes XX% Commune de Neydens XX% Commune de St-Julien-en-Genevois XX% Département de Haute-Savoie XX% ATMB Plan de financement non défini à ce stade | |

Domanialité / propriété foncière

Indiquer quelle est la surface réaménagée par la mesure (en m²) et quel type de domaine foncier est touché par la mesure

Surface réaménagée: **Environ 40 000 m²** (périmètre d'environ 2.6 km linéaires sur une largeur moyenne d'aménagement de 15 m)

Surface de zone perméable artificialisée + surfaces de SDA pour la partie suisse : 0 m² (réaménagement de voirie existante sur le territoire français)

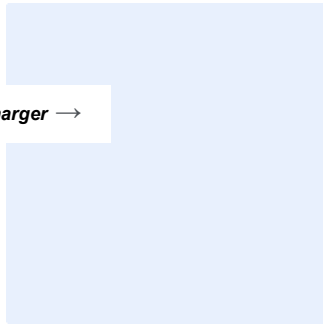
Part de foncier en main publique : 97%

Part de foncier en main privée : 3%

Autre propriétaire: préciser cas échéant

Plan de localisation

Insérer une image (qualité minimale 300dpi) montrant le tracé ou le périmètre de la mesure sur un plan, carte ou autre document de projet permettant de localiser la mesure au moins à l'échelle du 1:10'000. Fournir le fichier-source séparément en format image (.jpg).



Cliquer pour télécharger →

Représentation explicative de la mesure

Insérer schéma, plan de situation, coupe, image de synthèse ou autre qui soit représentatif de la mesure (qualité minimale 300 dpi)



Description et faisabilité

Rédiger :

- 1 paragraphe sur les principales problématiques actuelles dans le périmètre de la mesure ;
- 1 à 2 paragraphe(s) décrivant les principales interventions prévues par la mesure (quoi, où, combien) ;
- 1 paragraphe sur le stade d'avancement des études et la preuve de la faisabilité de la mesure.

L'axe routier départemental de la RD 1201 concerné par le projet, représente environ 4 km et forme l'épine dorsale du réseau routier intercommunal. Sa position centrale à l'échelle de la Communauté de Communes fait fonction de lien entre les principaux pôles urbains et de loisirs (Neydens/ Vitam, St-Julien, Archparc), et assure l'alternative à l'autoroute A41 pour les échanges transfrontaliers. Il est aujourd'hui caractérisé par sa dimension très routière et par l'absence de prise en compte des transports collectifs et modes doux.

Les enjeux sur cet axe stratégique sont multiples (offrir une desserte multimodale de qualité vers les pôles urbains et plus généralement l'agglomération du Grand Genève, absorber la croissance démographique et les déplacements supplémentaires générés sans créer de nouvelles infrastructures routières, agir sur la diminution des nuisances et pollutions liées à la voiture individuelle.

Dans les années à venir, l'augmentation des flux en termes de loisirs (projet de développement du Vitam - 37 000 m², projet d'Ecoparc - 125 000 m², réflexion sur une relocalisation de l'hôpital de Saint-Julien-en-Genevois...) s'ajoutera à la hausse continue des flux domicile/travail du quotidien vers le Genevois (environ 2 %/an).

Le projet de réaménagement de la RD1201 (section entre Neydens et St-Julien) est situé sur l'axe Annecy-St-Julien et se connecte à l'entrée sud de la commune et l'Avenue Louis Armand, qui fait l'objet d'un projet de réaménagement afin d'y intégrer notamment une voie bus en site propre jusqu'au pôle des mobilités (gare, P+R), démarrage du futur tram Saint-Julien - Genève, en direction donc de la douane de Perly et de l'entrée sur la Suisse. En termes d'origine-destination, c'est le second axe majeur depuis Annecy, après l'A41, pour les trajets vers la Suisse. Il traverse une multipolarité de secteurs d'habitat de type petit pavillonnaire mais aussi des secteurs d'habitat dense.

Le réaménagement de la section entre Neydens et St-Julien (opération de 24.1 MF HT) consistera à relier 3 sites essentiels : la connexion à l'autoroute A40, le futur pôle de loisirs Vitam et surtout le pôle des mobilités de Saint-Julien-en-Genevois. Il contribuera à imposer sur cet axe majeur des aménagements pour les transports collectifs et les modes actifs tout en travaillant sur des espaces publics/paysagers de qualité. L'amélioration et la sécurisation des flux TC/modes doux a pour objectif de créer des reports de flux de la voiture individuelle vers ces modes plus respectueux de l'environnement. Les trajets domicile-travail France/Suisse bénéficieront ainsi d'une possibilité de report modal très en amont de la frontière et qui à terme se connectera au pôle d'échanges de St-Julien et à la technopole d'Archparc en cours de réaménagement global (P+R, voie bus site propre vers la Suisse, voies vertes (dont la véloroute Via5Lacs, services mobilités de proximité,...).

Les études de faisabilité sont finalisées et la consultation d'une maîtrise d'œuvre complète sera lancée au premier semestre 2025. Les études et les procédures administratives et réglementaires s'échelonneront entre 2025 et 2027, et des travaux sur la période 2028-2030. Tous les partenaires en charge de cette compétence (Communauté de Communes du Genevois, Département de la Haute-Savoie et ATMB – ADELAC) participent au pilotage de l'étude pour ce projet classé priorité politique par les élus.

Opportunité et utilité

Rédiger :

- Au moins 4 paragraphe(s) sur les améliorations attendues grâce à la réalisation de la mesure, si possible étayées par des chiffres, en lien avec les quatre critères d'efficacité du Projet d'agglomération que sont :
 - o l'amélioration du système de transport (report modal)
 - o le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti (mitage du territoire)
 - o l'accroissement de la sécurité du trafic (accidentalité)
 - o principaux effets de la mesure sur l'environnement, si possible étayés par quelques chiffres, démontrant la réduction des atteintes à l'environnement (pollution) et l'utilisation des ressources (sobriété) ;
- Coordination urbanisation-transport-environnement: 1-2 paragraphe(s) expliquant en quoi la mesure est liée fonctionnellement à d'autres mesures (mobilité et environnement paysage) et/ou accompagne d'éventuelles densifications urbaines (en lien avec les mesures listées dans la rubrique suivante) ;

Le traitement des usages de la RD1201 entre Neydens et St-Julien constitue l'un des objectifs majeurs de la CCG dans l'optique d'améliorer la situation actuelle sur le territoire (fluidification et sécurisation des flux, report modal, ...). Les ambitions en termes de partage de la voirie pour tous les usages et l'amélioration de l'offre TC/Modes doux permettront de créer les conditions réelles d'un axe "porte d'entrée" du territoire du Grand Genève en phase avec les objectifs globaux d'atténuation du changement climatique. A ce jour, les flux frontaliers tendent à augmenter à un rythme d'environ 2 % par an accentuant la pression sur l'usage des solutions de mobilités individuelles et polluantes. Il s'agit enfin de contraindre sans interdire tout en exprimant une orientation claire pour les infrastructures de demain.

Les 3 principaux leviers concernent :

- la création d'aménagement en site propre (voie bus) pour la ligne M connectée au futur terminus du Tramway Genève-St

Julien) et la ligne transfrontalière 272 contribuera à l'amélioration de leur vitesse commerciale et leur régularité.

- la création d'une voie verte sur les 3/4 de l'axe pour sécuriser les cycles et les piétons, axe structurant inscrit au plan vélo d'agglomération, en reliant la ViaRhôna à la véloroute V 5 Lacs.

La reconfiguration des carrefours/giratoires pour améliorer et fluidifier les flux sur le boulevard (étude fine de modélisation de trafic pour créer un axe fonctionnel et absorber la hausse continue des flux).

Ces actions en termes de mobilité s'accompagnent de mesures sur le plan de l'aménagement du territoire et du développement économique (cf. mesures UD04-07 création d'un quartier gare et UD04-09 réalisation de l'écoparc du Genevois).

De manière concrète, le projet sur la section identifiée opère un ré-aménagement dans son emprise actuelle et contribue à limiter sinon éviter toute expansion urbaine. Le développement urbain potentiel projeté se ferait ainsi en proximité immédiate de ce pôle urbain existant et renforcé à l'horizon de la mise en service du projet.

Une vigilance particulière est portée à l'amélioration, la fluidification et la sécurisation de tous les usages sur ce futur boulevard urbain (TC, modes doux, piétons, VL,...). A ce stade, il est notamment prévu la création de plusieurs carrefours régulés, la reconfiguration de plusieurs giratoires et la création d'aménagements piétons spécifiques sur la section nord du boulevard urbain très urbaine.

Le projet de réaménagement de la RD1201 entre Neydens et Saint-Julien-en-Genevois s'insère dans une vision plus globale de densification urbaine et accompagnera la réalisation des futures opérations telles que les projets d'Ecoparc ou l'extension du Vitam inscrits dans le projet de territoire (développement de la mobilité, aménagement d'espaces économiques et de loisirs, réalisation d'espaces verts), tout en garantissant un meilleur accès au Pôle des mobilités de Saint-Julien-en-Genevois (Tram vers Genève, Gare SNCF).

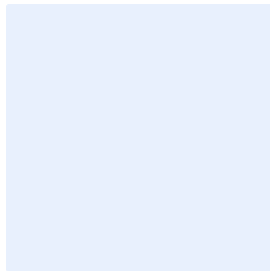
Lien avec d'autres mesures du Projet d'agglomération

Lister les mesures mobilité, urbanisation et environnement-paysage qui sont à proximité de votre mesure et qui ont un lien fonctionnel avec elle:

- Lien avec l'ensemble des mesures prévues dans le secteur de Saint-Julien-en-Genevois
- Aménagements modes doux (voie verte, passerelle) sur la RD1201 (Boulevard Urbain) à Neydens
- Requalification et sécurisation du centre-ville de Saint-Julien-en-Genevois en lien avec l'arrivée du tramway
- Création d'un passage mode doux (passerelle ou sous terrain) en gare de Saint Julien en Genevois pour sécuriser la traversée de la voie ferrée
- Création d'une voie verte entre le pôle d'échange multmodal de St-Julien-en-Genevois (Gare et P+R) et la technopôle Archparc (par Lathoy)
- Création d'une voie cyclable entre Viry, Saint Julien, Soral et Certoux
- Neydens - site PPDE de Cervonnex (Ecoparc / VITAM) - UD4-09
- Saint-Julien-en-Genevois – gare – UD4-07

Effets sur l'environnement (à remplir entre juin et septembre 2024)

Insérer le graphique des résultats de l'évaluation environnementale (sera fait par l'équipe PA5)



Effets sur territoire Suisse (pour les mesures situées en France)

Indiquer les éléments pertinents permettant de démontrer un effet prépondérant de report modal sur la Suisse, par exemple:

- Effet réseau : connexion avec le futur Pôle des mobilités de Saint-Julien-en-Genevois, qui concentrera le tramway vers Genève (cofinancement au titre du PA2), la ligne SNCF Bellegarde – Annemasse incluse dans le grand Léman Express, et les lignes de bus du territoire (lignes urbaines et transfrontalières dont la ligne 272 qui relie Annecy à l'aéroport de Genève). Continuité cyclable transfrontalière sur cet axe situé en amont de Saint-Julien-en-Genevois vers la Suisse, meilleure desserte aussi vers Archparc (futur pôle mobilité transfrontalier avec un P+R et une ligne de bus

transfrontalière).

- Report modal : l'amélioration des infrastructures ainsi que leur lisibilité ont pour objectif un report modal réel bénéfique pour les trajets vers Suisse et vers Saint-Julien-en-Genevois (saturation de l'axe routier de plus en plus contraint au profit des TC / voies vertes). A ce jour, un report modal d'au moins 15% est envisagé.
- ...

Documents mis à disposition

Lister les études à disposition en juin 2024 ou qui le seront pour juin 2025, conformément à la note aux maîtres d'ouvrage de mai 2023, en précisant leur titre et leur date respective

« Requalification de la RD 1201 en Boulevard Urbain – Etude de faisabilité – Arter – Profils Etudes » - 2024

Données quantitatives (à remplir entre juin et septembre 2024)

En fonction de la catégorie de mesure indiquée en début de fiche, renseigner ci-dessous les données quantitatives correspondantes qui sont listées en annexe.

- Localisation des carrefours et des tronçons concernés par le nouveau concept de gestion du trafic : Neydens (carrefour de la Creuse, Accès Vitam), Saint-Julien-en-Genevois (carrefour Casino, échangeur de Cervonnex, accès A 40, giratoire de Viry, giratoire d'accès ouest)
 - Nombre de nœuds concernés : 7
- Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé : trafic cumulé en septembre sur la RD 1201 (comptages du Département) : 585 000 à 590 000 sur la période 2016-2019, baisse à 538 000 en 2021, puis 557 000 en 2022 et 569 000 en 2023).
- Fréquence actuelle des TP aux heures de pointe du matin (7h00-8h00; sans mesure) : 20 mn
- Fréquence actuelle des TP durant toute la journée : 40 mn en heures creuses
 - Surface concernée par le nouveau concept de gestion du trafic : environ 40 000 m²
 - Coût de l'aménagement au m² : environ 600 € HT

ANNEXE - Exigences concernant les données cartographiques et quantitatives

En fonction de la catégorie de mesure, les données quantitatives suivantes seront à fournir au Projet d'agglomération dans le cadre du processus de sélection des mesures candidates au PA5. Des données complémentaires pourront être nécessaires au cas par cas.

| Catégorie de mesures | Sous-catégorie | | Données requises |
|----------------------|----------------|---|---|
| Capacité des routes | 1.1 | Nouvelle route | <ul style="list-style-type: none"> Tracé de la nouvelle route Emprise des nouveaux aménagements sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...), et sur des surfaces d'assolement ou les aires protégées d'importance nationale TJM prévisionnel à 15 ans sur le nouvel axe, avec mesure Nombre de personnes touchées par une augmentation du bruit routier de 1 dB(A) et plus Nombre de personnes nouvellement touchées par des niveaux d'évaluation Leq supérieurs à 55 dB(A) de jour (6h-22h selon OPB) Emissions supplémentaires de polluants atmosphériques (NO_x, PM₁₀) et de CO₂ sur le nouvel axe |
| | | Tronçon délesté | <ul style="list-style-type: none"> Tracé du tronçon délesté TJM prévisionnel à 15 ans sur le principal axe à délester, sans mesure TJM prévisionnel à 15 ans sur le principal axe à délester, avec mesure Nombre d'habitants et d'emplois dans un bassin d'attraction de 100m de part et d'autre de l'axe Nombre de personnes touchées par une diminution de 1 dB(A) et plus Nombre de personnes nouvellement touchées par des niveaux d'évaluation Leq supérieurs à 55 dB(A) de jour (6h-22h selon OPB) Gain d'émissions de polluants atmosphériques (NO_x, PM₁₀) et de CO₂ sur l'axe délesté |
| | 1.2 | Aménagements d'extension des capacités, tronçon routier/noeud | <ul style="list-style-type: none"> Tracé ou carrefours concerné par l'extension de capacités Emprise des nouveaux aménagements sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...), et sur des surfaces d'assolement ou les aires protégées d'importance nationale TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe / dans les nœuds, avec et sans mesure Nombre de personnes touchées par une augmentation de 1 dB(A) et plus Nombre de personnes nouvellement touchées par des niveaux d'évaluation Leq supérieurs à 55 dB(A) de jour (6h-22h selon OPB) Diminution /augmentation d'émissions de polluants atmosphériques (NO_x, PM₁₀) et de CO₂ dans le périmètre d'influence |

| Catégorie de mesures | Sous-catégorie | | Données requises |
|---|----------------|--|---|
| | 1.3 | Routes de desserte | <ul style="list-style-type: none"> • Tracé de la route de desserte • Emprise des nouveaux aménagements sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...), et sur des surfaces d'assolement ou les aires protégées d'importance nationale • TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe • Nombre de personnes touchées par une augmentation de 1 dB(A) et plus • Nombre de personnes nouvellement touchées par des niveaux d'évaluation Leq supérieurs à 55 dB(A) de jour (6h-22h selon OPB) • Diminution /augmentation d'émissions de polluants atmosphériques (NO_x, PM₁₀) et de CO₂ dans le périmètre d'influence |
| Gestion du trafic (GT) | 2.1 | GT - Intervention ponctuelle / Axe (p.ex. ISL) | <ul style="list-style-type: none"> • Localisation des carrefours et des tronçons concernés par le nouveau concept de gestion du trafic • Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé • TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure) |
| | 2.2 | GT – Axe (p.ex. nouveau concept d'exploitation le long d'axes urbains) | <ul style="list-style-type: none"> • Fréquence actuelle des TP aux heures de pointe du matin (7h00-8h00; sans mesure) • Fréquence actuelle des TP durant toute la journée • Nombre de nœuds concernés |
| | 2.3 | GT – Surface (p.ex. concept d'exploitation généralisé pour tout un quartier) | <ul style="list-style-type: none"> • Surface concernée par le nouveau concept de gestion du trafic • Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé • Nombre de nœuds concernés |
| Valorisation / Sécurité de l'espace routier | 3.1 | Carrefour, giratoire | <ul style="list-style-type: none"> • Localisation des carrefours réaménagés • Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé • TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure) |
| | 3.2 | Tronçon routier | <ul style="list-style-type: none"> • Tronçon réaménagé • Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé • TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure) • Mètres carrés du secteur de mise en œuvre (si cette donnée n'est pas disponible, on multipliera la longueur du tronçon par une largeur de route de 10 m) |
| | 3.3 | Aménagement d'une place | <ul style="list-style-type: none"> • Surface réaménagée • Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé • Mètres carrés du secteur de mise en œuvre (si cette donnée n'est pas disponible, on multipliera la longueur du tronçon par une largeur de route de 10 m) • TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure) |

| Catégorie de mesures | Sous-catégorie | Données requises |
|-------------------------------|----------------|--|
| 4. Interfaces multimodales | | <ul style="list-style-type: none"> Localisation de l'interface multimodale Mètres carrés d'interface multimodale réaménagée Emprise des nouveaux aménagements sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...), et sur des surfaces d'assolement ou les aires protégées d'importance nationale Caractéristiques de l'interface multimodale (situation future): nombre de places P+R, places vélos, volume de desserte journalière des TP, etc. Quantification des flux d'usagers de l'interfaces multimodales à l'horizon de réalisation de la mesure |
| 5. Mobilité douce | | <ul style="list-style-type: none"> Tracés des itinéraires aménagés, cas échéant surfaces réaménagées Emprise des nouveaux aménagements sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...), et sur des surfaces d'assolement ou les aires protégées d'importance nationale Pour les itinéraires, mètres linéaires et coût au mètre linéaire Nombre d'aires de stationnement pour vélos et nombre de places Nombre de marquages de passages pour piétons Nombre d'îlots de protection pour piétons sans élargissement de la route Nombre d'îlots de protection pour piétons avec élargissement de la route Mètres carrés de passage supérieur (passerelle) y compris les rampes d'accès Mètres carrés de passage inférieur y compris les rampes d'accès |
| Tram / chemins de fer urbains | 6.1 | Nouvelle ligne de tramway / de chemin de fer urbain <ul style="list-style-type: none"> Tracé du nouveau tronçon et arrêts de la nouvelle ligne Mètres carrés du secteur de mise en œuvre Fréquence actuelle (le cas échéant) des TP aux heures de pointe du matin (7h00-8h00 ; sans mesure) Fréquence actuelle (le cas échéant) des TP durant toute la journée (sans mesure) Fréquence future de la ligne créée et des lignes connexes (et comparaison avec état actuel) Nombre de lignes réorganisées par l'arrivée du nouvel axe (effet réseau) Volume journalier moyen de passagers projetés et effets sur le report modal Nombre d'habitants et d'emplois dans un bassin d'attraction de 500m de part et d'autre de l'axe Nombre de personnes touchées par une diminution de 1 dB(A) et plus Emprise des nouveaux aménagements sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...), et sur des surfaces d'assolement ou les aires protégées d'importance nationale Diminution /augmentation d'émissions de polluants atmosphériques (NOx, PM10) et de CO2 dans le périmètre d'influence |
| | 6.2 | Construction / valorisation d'un arrêt de tram <ul style="list-style-type: none"> Localisation des arrêts concernés Nombre de montées/descentes moyennes journalière aux arrêts concernés |
| Infrastructure pour bus / TP | 7.1 | Construction / valorisation d'un arrêt de bus <ul style="list-style-type: none"> Localisation des arrêts concernés Nombre de montées/descentes moyennes journalière aux arrêts concernés |
| | 7.2 | Nouvelle infrastructure de bus (profitant à une ou plusieurs lignes) <ul style="list-style-type: none"> Tracé du tronçon aménagé |

| Catégorie de mesures | Sous-catégorie | | Données requises |
|---|----------------|---|---|
| | 7.3 | Electrification (trolleybus) | <p>Pour les lignes concernées du réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fréquence actuelle des TP aux heures de pointe du matin (7h00-8h00 ; sans mesure) par ligne • Fréquence actuelle des TP durant toute la journée (sans mesure) par ligne • Fréquence des TP aux heures de pointe du matin (7h00-8h00 ; avec mesure) par ligne • Fréquence des TP durant toute la journée (avec mesure) par ligne • Fréquentation moyenne journalière par ligne (état actuel et projeté si possible) |
| | 7.4 | Systemes alternatifs à propulsion électrique (fonctionnant avec de nouvelles technologies électriques, p. ex. bus électrique sans ligne de contact) | <ul style="list-style-type: none"> • Tronçon sur lequel on peut renoncer à l'électrification grâce à l'acquisition de matériel roulant à propulsion électrique sans ligne de contact et équipements ponctuels à apporter (stations de recharge) • Kilométrage d'utilisation annuellement prévu du matériel roulant électrique pour le transport local vs le transport régional • Nombre de bus électrique et type de bus prévus avec coût unitaire • Surcoût du matériel roulant pour le passage aux nouvelles générations de bus électriques par rapport aux bus traditionnels à moteur diesel • Coût qu'aurait coûté l'installation d'une ligne de trolleybus classique (caténaires) afin de démontrer les coûts d'infrastructures pouvant être évités par l'acquisition de bus électriques fonctionnant sans ligne de contact |
| 8. Mobilité électrique en matière de transports individuels | | | <ul style="list-style-type: none"> • Localisation et nombre des bornes de recharges accessibles au public pour véhicules électriques existantes et projetées |
| 9. Transport lié à l'activité économique et logistique | | | <ul style="list-style-type: none"> • Localisation des stations de livraisons de colis • Nombre de mètres carrés des surfaces logistiques projetées • Emprise des nouveaux aménagements sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...), et sur des surfaces d'assolement ou les aires protégées d'importance nationale • Diminution /augmentation d'émissions de polluants atmosphériques (NO_x, PM₁₀) et de CO₂ dans le périmètre d'influence |
| 10. Mesure environnement-paysage | | | <ul style="list-style-type: none"> • Localisation de la mesure • Mètres carrés du secteur de mise en œuvre • Emprise des nouveaux aménagements sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...), et sur des surfaces d'assolement ou les aires protégées d'importance nationale |

Fiche mesure Projet d'agglomération 5

Mesure individuelle mobilité

Modèle du 5 février 2024

| | | |
|---|--|--|
| Date de la fiche 12.2024 | Personne de contact (Prénom Nom, entité) Axel LECOMPTE (Communauté de Communes du Genevois) | |
| Numéro de la mesure Nouvelle mesure | Nom de la mesure Aménagements modes doux (voie verte, passerelle) sur la RD1201 (Boulevard Urbain) à Neydens | |
| Priorité de la mesure B5 | Historique de la priorité (PA précédent) Nouvelles mesures | |
| Candidate au cofinancement de la Confédération suisse OUI | Catégorie de la mesure Gestion du trafic | |
| Planning et maîtrise d'ouvrage Renseigner les jalons début et fin dans la colonne de droite pour chaque phase ci-dessous (format mois.année) ainsi que le maître d'ouvrage qui pilote la mesure à chaque phase du projet y compris pour l'entretien après mise en service | | |
| Phase | Début / Fin | Entité pilote de la phase |
| Etude sommaire/programmation (preuve de faisabilité, coûts à ±50%) | 02.2023 / 12.2024 | Communauté de Communes du Genevois |
| Etude préliminaire (phase 21 SIA ou équivalent, coûts à ±30%) | 04.2025 / 10.2025 | Communauté de Communes du Genevois |
| Etude d'avant-projet (phase 31 SIA ou équivalent, coûts à ±20%) | 11.2025 / 05.2026 | Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte. Maîtrise d'ouvrage en cours de discussion |
| Etude de projet | 06.2026 / 12.2026 | Maîtrise d'ouvrage en cours de discussion Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte. |
| Autorisation/permis de construire | 12.2029 / 12.2030 | Maîtrise d'ouvrage en cours de discussion Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte. |
| Début des travaux | 01.2031 | Maîtrise d'ouvrage en cours de discussion Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte. |
| Mise en service | 09.2032 | Maîtrise d'ouvrage en cours de discussion Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte. |
| Exploitation (nettoyage, déneigement,...) | - | Convention à caler mais route départementale |
| Maintenance et renouvellement de l'infrastructure | - | Convention à caler mais route départementale |
| Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s) : Indiquer les autres parties prenantes, notamment si elles portent des parties de la mesure (responsabilités multiples) et/ou si elles cofinancent la mesure Partenaires : Communauté de Communes du Genevois, Commune de Neydens, Commune de St-Julien-en-Genevois, ATMB - ADELAC, Département de la Haute-Savoie. | | |

Coût

Indiquer le coût hors taxes en millions de franc suisse (format à deux décimales X.XX MF HT, change 1 CHF = 1 €):

- Estimation du coût global de la mesure : 12.8 MF HT
- Estimation du coût imputable : **X.XX MF HT (dans le cas d'une mesure avec demande de cofinancement fédéral)**

Répartition du financement

Lister les financeurs avec la répartition en pourcentage

- XX% Communauté de Communes
- XX% Commune de Neydens
- XX% Commune de St-Julien-en-Genevois
- XX% Département de Haute-Savoie
- XX% ATMB
- Plan de financement non défini à ce stade

Domanialité / propriété foncière

Indiquer quelle est la surface réaménagée par la mesure (en m²) et quel type de domaine foncier est touché par la mesure

Surface réaménagée: **Environ 24 000 m²** (périmètre d'environ 1.6 km linéaires sur une largeur moyenne d'aménagement de 15 m et deux passerelles de 80 m)

Surface de zone perméable artificialisée + surfaces de SDA pour la partie suisse : 0 m² (réaménagement de voirie existante sur le territoire français)

Part de foncier en main publique : 97%

Part de foncier en main privée : 3%

Autre propriétaire: préciser cas échéant

Plan de localisation

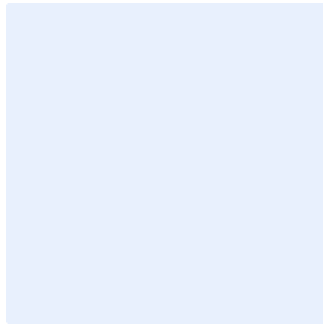
Insérer une image (qualité minimale 300dpi) montrant le tracé ou le périmètre de la mesure sur un plan, carte ou autre document de projet permettant de localiser la mesure au moins à l'échelle du 1:10'000. Fournir le fichier-source séparément en format image (.jpg).



Cliquer pour télécharger →

Représentation explicative de la mesure

Insérer schéma, plan de situation, coupe, image de synthèse ou autre qui soit représentatif de la mesure (qualité minimale 300 dpi)



Description et faisabilité

Rédiger :

- 1 paragraphe sur les principales problématiques actuelles dans le périmètre de la mesure ;
- 1 à 2 paragraphe(s) décrivant les principales interventions prévues par la mesure (quoi, où, combien) ;
- 1 paragraphe sur le stade d'avancement des études et la preuve de la faisabilité de la mesure.

L'axe routier départemental de la RD 1201 concerné par le projet, représente environ 4 km et forme l'épine dorsale du réseau routier intercommunal. Sa position centrale à l'échelle de la Communauté de Communes fait fonction de lien entre les principaux pôles urbains et de loisirs (Neydens/ Vitam, St-Julien, Archparc), et assure l'alternative à l'autoroute A41 pour les échanges transfrontaliers. Il est aujourd'hui caractérisé par sa dimension très routière et par l'absence de prise en compte des transports collectifs et modes doux.

Les enjeux sur cet axe stratégique sont multiples (offrir une desserte multimodale de qualité vers les pôles urbains et plus généralement l'agglomération du Grand Genève, absorber la croissance démographique et les déplacements supplémentaires générés sans créer de nouvelles infrastructures routières, agir sur la diminution des nuisances et pollutions liées à la voiture individuelle.

Dans les années à venir, l'augmentation des flux en termes de loisirs (projet de développement du Vitam - 37 000 m², projet d'Ecoparc - 125 000 m², réflexion sur une relocalisation de l'hôpital de Saint-Julien-en-Genevois...) s'ajoutera à la hausse continue des flux domicile/travail du quotidien vers le Genevois (environ 2 %/an).

Le projet de réaménagement de la RD1201 sur Neydens est situé sur l'axe Annecy-St-Julien. En termes d'origine-destination, c'est le second axe majeur depuis Annecy, après l'A41, pour les trajets vers la Suisse. Il traverse une multipolarité de secteurs d'habitat de type petit pavillonnaire mais aussi des secteurs d'habitat dense.

Le réaménagement de la section sur la commune de Neydens (opération de 12.8 MF HT) consiste à réaliser des aménagements modes doux (passerelle sur l'autoroute, voie verte dédiée) le long d'un axe très fréquenté vers la Suisse, tout en travaillant sur des espaces publics/paysagers de qualité. L'amélioration et la sécurisation des modes doux a pour objectif de créer des reports de flux de la voiture individuelle vers ces modes plus respectueux de l'environnement.

Les études de faisabilité sont finalisées. La consultation d'une maîtrise d'œuvre complète sera réalisée début 2025. Les études et les procédures administratives et réglementaires s'échelonneront entre 2025 et 2027, et des travaux sur la période 2031-2032. Tous les partenaires en charge de cette compétence (Communauté de Communes du Genevois, Département de la Haute-Savoie et ATMB – ADELAC) participent au pilotage de l'étude pour ce projet classé priorité politique par les élus.

Opportunité et utilité

Rédiger :

- Au moins 4 paragraphe(s) sur les améliorations attendues grâce à la réalisation de la mesure, si possible étayées par des chiffres, en lien avec les quatre critères d'efficacité du Projet d'agglomération que sont :
 - o l'amélioration du système de transport (report modal)
 - o le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti (mitage du territoire)
 - o l'accroissement de la sécurité du trafic (accidentalité)
 - o principaux effets de la mesure sur l'environnement, si possible étayés par quelques chiffres, démontrant la réduction des atteintes à l'environnement (pollution) et l'utilisation des ressources (sobriété) ;
- Coordination urbanisation-transport-environnement: 1-2 paragraphe(s) expliquant en quoi la mesure est liée fonctionnellement à d'autres mesures (mobilité et environnement paysage) et/ou accompagne d'éventuelles densifications urbaines (en lien avec les mesures listées dans la rubrique suivante) ;

Les ambitions en termes de partage de la voirie pour tous les usages et l'amélioration de l'offre Modes doux permettront de créer les conditions réelles d'un axe "porte d'entrée" du territoire du Grand Genève en phase avec les objectifs globaux

d'atténuation du changement climatique. A ce jour, les flux frontaliers tendant à augmenter à un rythme d'environ 2% / an accentuant la pression sur l'usage des solutions de mobilités individuelles et polluantes (18 100 déplacements quotidiens à la douane de Perly, dont 16% viennent du bassin d'Annecy). Il s'agit enfin de contraindre sans interdire tout en exprimant une orientation claire pour les infrastructures de demain.

Les 3 principaux leviers concernent :

- la création d'aménagements en site propre pour les cycles et piétons via la création d'une voie verte sur les 3/4 du linéaire, afin de sécuriser leurs cheminements. .

. Cet axe structurant inscrit au plan vélo d'agglomération, reliant la ViaRhôna à la véloroute V 5 Lacs, portée par la Région Auvergne-Rhône Alpes.

- le déploiement d'aménagements paysagers pour donner un caractère urbain et apaisé à l'axe.

-l'aménagement du carrefour des Mouilles avec une régulation du trafic pour marquer la réduction de vitesse de l'axe à 50 km/h.

La reconfiguration des carrefours/giratoires pour améliorer et fluidifier les flux sur le boulevard (étude fine de modélisation de trafic pour créer un axe fonctionnel et absorber la hausse continue des flux) et poursuivre la stratégie de régulation impulsée sur l'axe du Tramway Genève-St Julien, mesure du concept multimodale Genève Sud.

Ces actions en termes de mobilité s'accompagnent de mesures sur le plan de l'aménagement du territoire et du développement économique (cf. mesures UD04-07 création d'un quartier gare et UD04-09 réalisation de l'écoparc du Genevois).

Le projet de réaménagement de la RD1201 à Neydens s'insère dans une vision plus globale de densification urbaine et accompagnera la réalisation des futures opérations telles que les projets d'Ecoparc ou l'extension du Vitam inscrits dans le projet de territoire (développement de la mobilité, aménagement d'espaces économiques et de loisirs, réalisation d'espaces verts), tout en garantissant un meilleur report modal et un meilleur accès au Pôle des mobilités de Saint-Julien-en-Genevois (Tram vers Genève, Gare SNCF).

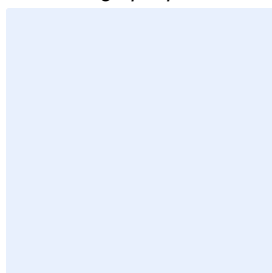
Lien avec d'autres mesures du Projet d'agglomération

Lister les mesures mobilité, urbanisation et environnement-paysage qui sont à proximité de votre mesure et qui ont un lien fonctionnel avec elle:

- *Lien avec l'ensemble des mesures prévues dans le secteur de Saint-Julien-en-Genevois*
- *Création d'aménagements pour Transport en Commun en Site Propre (TCSP) et modes doux sur la RD1201 (Boulevard Urbain) entre Neydens (pôle de loisirs) et le giratoire entrée de ville sud de Saint-Julien-en-Genevois*
- *Requalification et sécurisation du centre-ville de Saint-Julien-en-Genevois en lien avec l'arrivée du tramway*
- *Création d'un passage mode doux (passerelle ou sous terrain) en gare de Saint Julien en Genevois pour sécuriser la traversée de la voie ferrée*
- *Création d'une voie verte entre le pôle d'échange multmodal de St-Julien-en-Genevois (Gare et P+R) et la technopôle Archparc (par Lathoy)*
- *Création d'une voie cyclable entre Viry, Saint Julien, Soral et Certoux*
- *Neydens - site PPDE de Cervonnex (Ecoparc / VITAM) - UD4-09*
- *Saint-Julien-en-Genevois – gare – UD4-07*

Effets sur l'environnement (à remplir entre juin et septembre 2024)

Insérer le graphique des résultats de l'évaluation environnementale (sera fait par l'équipe PA5)



Effets sur territoire Suisse (pour les mesures situées en France)

Indiquer les éléments pertinents permettant de démontrer un effet prépondérant de report modal sur la Suisse, par exemple:

- *Effet réseau : connexion avec le futur Pôle des mobilités de Saint-Julien-en-Genevois, qui concentrera le tramway vers Genève (cofinancement au titre du PA2), la ligne SNCF Bellegarde – Annemasse incluse dans le grand*

Léman Express, et les lignes de bus du territoire (lignes urbaines et transfrontalières dont la ligne 272 qui relie Annecy à l'aéroport de Genève). Continuité cyclable transfrontalière sur cet axe situé en amont de Saint-Julien-en-Genevois vers la Suisse, meilleure desserte aussi vers Archparc (futur pôle mobilité transfrontalier avec un P+R et une ligne de bus transfrontalière).

- *Report modal : l'amélioration des infrastructures ainsi que leur lisibilité ont pour objectif un report modal réel bénéfique pour les trajets vers Suisse et vers Saint-Julien-en-Genevois (saturation de l'axe routier de plus en plus contraint au profit des TC/voies vertes). A ce jour, un report modal d'au moins 15% est envisagé.*
- ...

Documents mis à disposition

Lister les études à disposition en juin 2024 ou qui le seront pour juin 2025, conformément à la note aux maîtres d'ouvrage de mai 2023, en précisant leur titre et leur date respective

« Requalification de la RD 1201 en Boulevard Urbain – Etude de faisabilité – Arter – Profils Etudes » - 2024

Données quantitatives (à remplir entre juin et septembre 2024)

En fonction de la catégorie de mesure indiquée en début de fiche, renseigner ci-dessous les données quantitatives correspondantes qui sont listées en annexe.

- Localisation des carrefours et des tronçons concernés par le nouveau concept de gestion du trafic : Neydens (carrefour des Mouilles, carrefour de la Creuse, Accès Vitam),
 - Nombre de nœuds concernés : 3
- Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé : trafic cumulé en septembre sur la RD 1201 (comptages du Département) : 585 000 à 590 000 sur la période 2016-2019, baisse à 538 000 en 2021, puis 557 000 en 2022 et 569 000 en 2023).
- Fréquence actuelle des TP aux heures de pointe du matin (7h00-8h00; sans mesure) : 20 mn
- Fréquence actuelle des TP durant toute la journée : 40 mn en heures creuses
 - Surface concernée par le nouveau concept de gestion du trafic : environ 24 000 m²
 - Coût de l'aménagement au m² : environ 530 € HT

ANNEXE - Exigences concernant les données cartographiques et quantitatives

En fonction de la catégorie de mesure, les données quantitatives suivantes seront à fournir au Projet d'agglomération dans le cadre du processus de sélection des mesures candidates au PA5. Des données complémentaires pourront être nécessaires au cas par cas.

| Catégorie de mesures | Sous-catégorie | | Données requises |
|----------------------|----------------|---|---|
| Capacité des routes | 1.1 | Nouvelle route | <ul style="list-style-type: none"> Tracé de la nouvelle route Emprise des nouveaux aménagements sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...), et sur des surfaces d'assolement ou les aires protégées d'importance nationale TJM prévisionnel à 15 ans sur le nouvel axe, avec mesure Nombre de personnes touchées par une augmentation du bruit routier de 1 dB(A) et plus Nombre de personnes nouvellement touchées par des niveaux d'évaluation Leq supérieurs à 55 dB(A) de jour (6h-22h selon OPB) Emissions supplémentaires de polluants atmosphériques (NO_x, PM₁₀) et de CO₂ sur le nouvel axe |
| | | Tronçon délesté | <ul style="list-style-type: none"> Tracé du tronçon délesté TJM prévisionnel à 15 ans sur le principal axe à délester, sans mesure TJM prévisionnel à 15 ans sur le principal axe à délester, avec mesure Nombre d'habitants et d'emplois dans un bassin d'attraction de 100m de part et d'autre de l'axe Nombre de personnes touchées par une diminution de 1 dB(A) et plus Nombre de personnes nouvellement touchées par des niveaux d'évaluation Leq supérieurs à 55 dB(A) de jour (6h-22h selon OPB) Gain d'émissions de polluants atmosphériques (NO_x, PM₁₀) et de CO₂ sur l'axe délesté |
| | 1.2 | Aménagements d'extension des capacités, tronçon routier/noeud | <ul style="list-style-type: none"> Tracé ou carrefours concerné par l'extension de capacités Emprise des nouveaux aménagements sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...), et sur des surfaces d'assolement ou les aires protégées d'importance nationale TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe / dans les nœuds, avec et sans mesure Nombre de personnes touchées par une augmentation de 1 dB(A) et plus Nombre de personnes nouvellement touchées par des niveaux d'évaluation Leq supérieurs à 55 dB(A) de jour (6h-22h selon OPB) Diminution /augmentation d'émissions de polluants atmosphériques (NO_x, PM₁₀) et de CO₂ dans le périmètre d'influence |

| Catégorie de mesures | Sous-catégorie | | Données requises |
|---|----------------|--|---|
| | 1.3 | Routes de desserte | <ul style="list-style-type: none"> • Tracé de la route de desserte • Emprise des nouveaux aménagements sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...), et sur des surfaces d'assolement ou les aires protégées d'importance nationale • TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe • Nombre de personnes touchées par une augmentation de 1 dB(A) et plus • Nombre de personnes nouvellement touchées par des niveaux d'évaluation Leq supérieurs à 55 dB(A) de jour (6h-22h selon OPB) • Diminution /augmentation d'émissions de polluants atmosphériques (NO_x, PM₁₀) et de CO₂ dans le périmètre d'influence |
| Gestion du trafic (GT) | 2.1 | GT - Intervention ponctuelle / Axe (p.ex. ISL) | <ul style="list-style-type: none"> • Localisation des carrefours et des tronçons concernés par le nouveau concept de gestion du trafic • Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé • TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure) |
| | 2.2 | GT – Axe (p.ex. nouveau concept d'exploitation le long d'axes urbains) | <ul style="list-style-type: none"> • Fréquence actuelle des TP aux heures de pointe du matin (7h00-8h00; sans mesure) • Fréquence actuelle des TP durant toute la journée • Nombre de nœuds concernés |
| | 2.3 | GT – Surface (p.ex. concept d'exploitation généralisé pour tout un quartier) | <ul style="list-style-type: none"> • Surface concernée par le nouveau concept de gestion du trafic • Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé • Nombre de nœuds concernés |
| Valorisation / Sécurité de l'espace routier | 3.1 | Carrefour, giratoire | <ul style="list-style-type: none"> • Localisation des carrefours réaménagés • Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé • TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure) |
| | 3.2 | Tronçon routier | <ul style="list-style-type: none"> • Tronçon réaménagé • Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé • TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure) • Mètres carrés du secteur de mise en œuvre (si cette donnée n'est pas disponible, on multipliera la longueur du tronçon par une largeur de route de 10 m) |
| | 3.3 | Aménagement d'une place | <ul style="list-style-type: none"> • Surface réaménagée • Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé • Mètres carrés du secteur de mise en œuvre (si cette donnée n'est pas disponible, on multipliera la longueur du tronçon par une largeur de route de 10 m) • TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure) |

| Catégorie de mesures | Sous-catégorie | Données requises |
|-------------------------------|----------------|---|
| 4. Interfaces multimodales | | <ul style="list-style-type: none"> Localisation de l'interface multimodale Mètres carrés d'interface multimodale réaménagée Emprise des nouveaux aménagements sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...), et sur des surfaces d'assolement ou les aires protégées d'importance nationale Caractéristiques de l'interface multimodale (situation future): nombre de places P+R, places vélos, volume de desserte journalière des TP, etc. Quantification des flux d'usagers de l'interfaces multimodales à l'horizon de réalisation de la mesure |
| 5. Mobilité douce | | <ul style="list-style-type: none"> Tracés des itinéraires aménagés, cas échéant surfaces réaménagées Emprise des nouveaux aménagements sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...), et sur des surfaces d'assolement ou les aires protégées d'importance nationale Pour les itinéraires, mètres linéaires et coût au mètre linéaire Nombre d'aires de stationnement pour vélos et nombre de places Nombre de marquages de passages pour piétons Nombre d'îlots de protection pour piétons sans élargissement de la route Nombre d'îlots de protection pour piétons avec élargissement de la route Mètres carrés de passage supérieur (passerelle) y compris les rampes d'accès Mètres carrés de passage inférieur y compris les rampes d'accès |
| Tram / chemins de fer urbains | 6.1 | <p>Nouvelle ligne de tramway / de chemin de fer urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> Tracé du nouveau tronçon et arrêts de la nouvelle ligne Mètres carrés du secteur de mise en œuvre Fréquence actuelle (le cas échéant) des TP aux heures de pointe du matin (7h00-8h00 ; sans mesure) Fréquence actuelle (le cas échéant) des TP durant toute la journée (sans mesure) Fréquence future de la ligne créée et des lignes connexes (et comparaison avec état actuel) Nombre de lignes réorganisées par l'arrivée du nouvel axe (effet réseau) Volume journalier moyen de passagers projetés et effets sur le report modal Nombre d'habitants et d'emplois dans un bassin d'attraction de 500m de part et d'autre de l'axe Nombre de personnes touchées par une diminution de 1 dB(A) et plus Emprise des nouveaux aménagements sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...), et sur des surfaces d'assolement ou les aires protégées d'importance nationale Diminution /augmentation d'émissions de polluants atmosphériques (NOx, PM10) et de CO2 dans le périmètre d'influence |
| | 6.2 | <p>Construction / valorisation d'un arrêt de tram</p> <ul style="list-style-type: none"> Localisation des arrêts concernés Nombre de montées/descentes moyennes journalière aux arrêts concernés |
| Infrastructure pour bus / TP | 7.1 | <p>Construction / valorisation d'un arrêt de bus</p> <ul style="list-style-type: none"> Localisation des arrêts concernés Nombre de montées/descentes moyennes journalière aux arrêts concernés |
| | 7.2 | <p>Nouvelle infrastructure de bus (profitant à une ou plusieurs lignes)</p> <ul style="list-style-type: none"> Tracé du tronçon aménagé |

| Catégorie de mesures | Sous-catégorie | | Données requises |
|---|----------------|---|---|
| | 7.3 | Electrification (trolleybus) | <p>Pour les lignes concernées du réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fréquence actuelle des TP aux heures de pointe du matin (7h00-8h00 ; sans mesure) par ligne • Fréquence actuelle des TP durant toute la journée (sans mesure) par ligne • Fréquence des TP aux heures de pointe du matin (7h00-8h00 ; avec mesure) par ligne • Fréquence des TP durant toute la journée (avec mesure) par ligne • Fréquentation moyenne journalière par ligne (état actuel et projeté si possible) |
| | 7.4 | Systemes alternatifs à propulsion électrique (fonctionnant avec de nouvelles technologies électriques, p. ex. bus électrique sans ligne de contact) | <ul style="list-style-type: none"> • Tronçon sur lequel on peut renoncer à l'électrification grâce à l'acquisition de matériel roulant à propulsion électrique sans ligne de contact et équipements ponctuels à apporter (stations de recharge) • Kilométrage d'utilisation annuellement prévu du matériel roulant électrique pour le transport local vs le transport régional • Nombre de bus électrique et type de bus prévus avec coût unitaire • Surcoût du matériel roulant pour le passage aux nouvelles générations de bus électriques par rapport aux bus traditionnels à moteur diesel • Coût qu'aurait coûté l'installation d'une ligne de trolleybus classique (caténaires) afin de démontrer les coûts d'infrastructures pouvant être évités par l'acquisition de bus électriques fonctionnant sans ligne de contact |
| 8. Mobilité électrique en matière de transports individuels | | | <ul style="list-style-type: none"> • Localisation et nombre des bornes de recharges accessibles au public pour véhicules électriques existantes et projetées |
| 9. Transport lié à l'activité économique et logistique | | | <ul style="list-style-type: none"> • Localisation des stations de livraisons de colis • Nombre de mètres carrés des surfaces logistiques projetées • Emprise des nouveaux aménagements sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...), et sur des surfaces d'assolement ou les aires protégées d'importance nationale • Diminution /augmentation d'émissions de polluants atmosphériques (NO_x, PM₁₀) et de CO₂ dans le périmètre d'influence |
| 10. Mesure environnement-paysage | | | <ul style="list-style-type: none"> • Localisation de la mesure • Mètres carrés du secteur de mise en œuvre • Emprise des nouveaux aménagements sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...), et sur des surfaces d'assolement ou les aires protégées d'importance nationale |

Fiche mesure Projet d'agglomération 5

Mesure forfaitaire mobilité (coût inférieur à 5 MF HT)

Modèle du 5 février 2024

| | | |
|---|--|---|
| Date de la fiche 6 juin 2024 | Personne de contact (Prénom Nom, entité) Sandrine Chenon (Communauté de Communes du Genevois) | |
| Numéro de la mesure Nouvelle mesure | Nom de la mesure Sécurisation modes doux et valorisation du trafic entre Archparc (hub multimodal) et Landecy" | |
| Priorité de la mesure Paquet A5 | Historique de la priorité (PA précédent) Nouvelles mesures | |
| Catégorie de la mesure forfaitaire Valorisation / Sécurité de l'espace routier | | |
| Planning et maîtrise d'ouvrage Renseigner les jalons début et fin dans la colonne de droite pour chaque phase ci-dessous (format mois.année) ainsi que le maître d'ouvrage qui pilote la mesure à chaque phase du projet y compris pour l'entretien après mise en service | | |
| Phase | Début / Fin | Entité pilote de la phase |
| Etude sommaire/programmation (preuve de faisabilité, coûts à ±50%) | 2017 / 2017 | Mairie d'Archamps |
| Etude préliminaire (phase 21 SIA ou équivalent, coûts à ±30%) | 2018 / 2018 | Mairie d'Archamps et Communauté de communes du Genevois |
| Etude d'avant-projet (phase 31 SIA ou équivalent, coûts à ±20%) | 09.2025 / 01.2026 | Communauté de communes du Genevois |
| Etude de projet | 02.2026 / 07.2026 | Communauté de communes du Genevois |
| Autorisation/permis de construire | 07.2026 / 07.2027 | Communauté de communes du Genevois |
| Début des travaux | 01.2028 | Communauté de communes du Genevois |
| Mise en service | 03.2029 | Communauté de communes du Genevois |
| Exploitation (nettoyage, déneigement,...) | - | En cours d'étude |
| Maintenance et renouvellement de l'infrastructure | - | En cours d'étude |
| Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s) : Indiquer les autres parties prenantes, notamment si elles portent des parties de la mesure (responsabilités multiples) et/ou si elles cofinancent la mesure Département de Haute Savoie SMAG Mairie d'Archamps | | |
| Coût Indiquer le coût hors taxes en millions de franc suisse (format à deux décimales X.XX MF HT, change 1 CHF = 1 €): • Estimation du coût global de la mesure : 1.2 MF HT NB: Pour une mesure forfaitaire, le coût annoncé ne peut être supérieur à 5 MF HT | Répartition du financement Lister les financeurs avec la répartition en pourcentage XX% Département XX% Mairie Archamps Xx% CCG (plan de financement non défini à ce stade) | |

Domanialité / propriété foncière

Indiquer quelle est la surface réaménagée par la mesure (en m²) et quel type de domaine foncier est touché par la mesure

Surface réaménagée: **1000 (ml) m²**

Surface de zone perméable artificialisée + surfaces de SDA pour la partie suisse : **420 m²**

Part de foncier en main publique : 100%

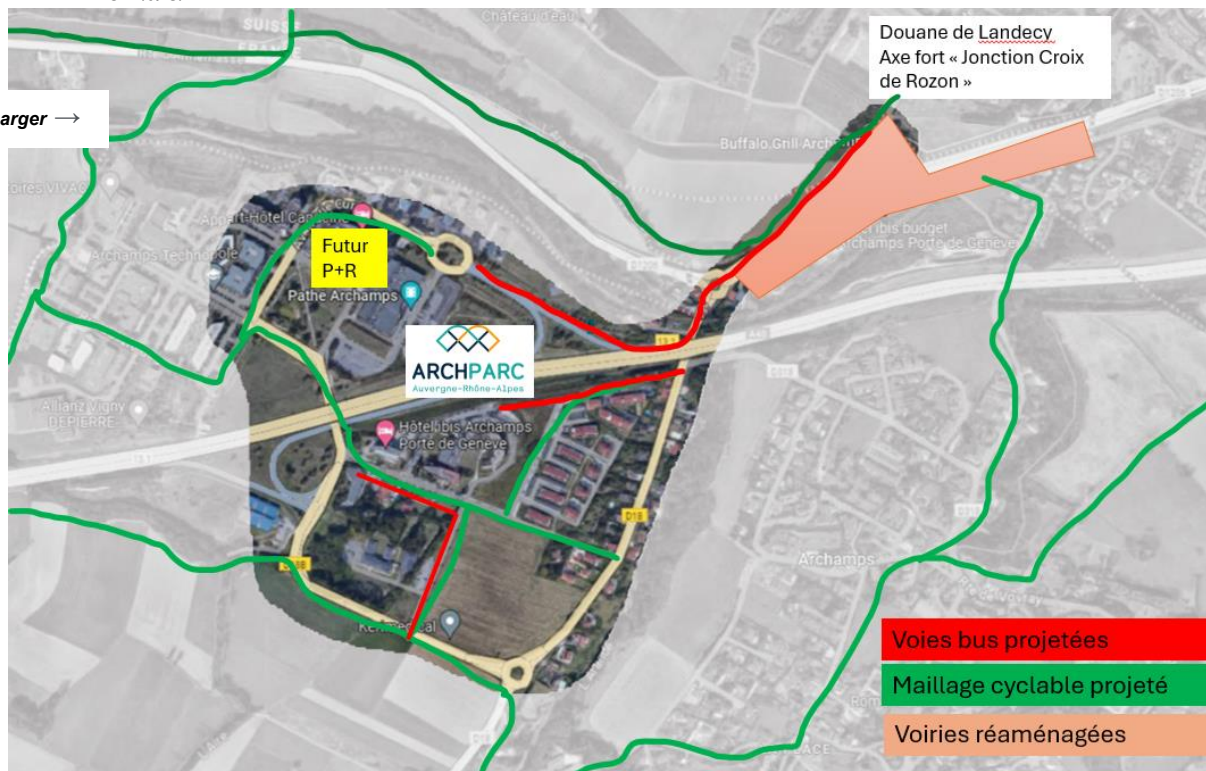
Part de foncier en main privée : 0%

Autre propriétaire: *préciser cas échéant*

Plan de localisation

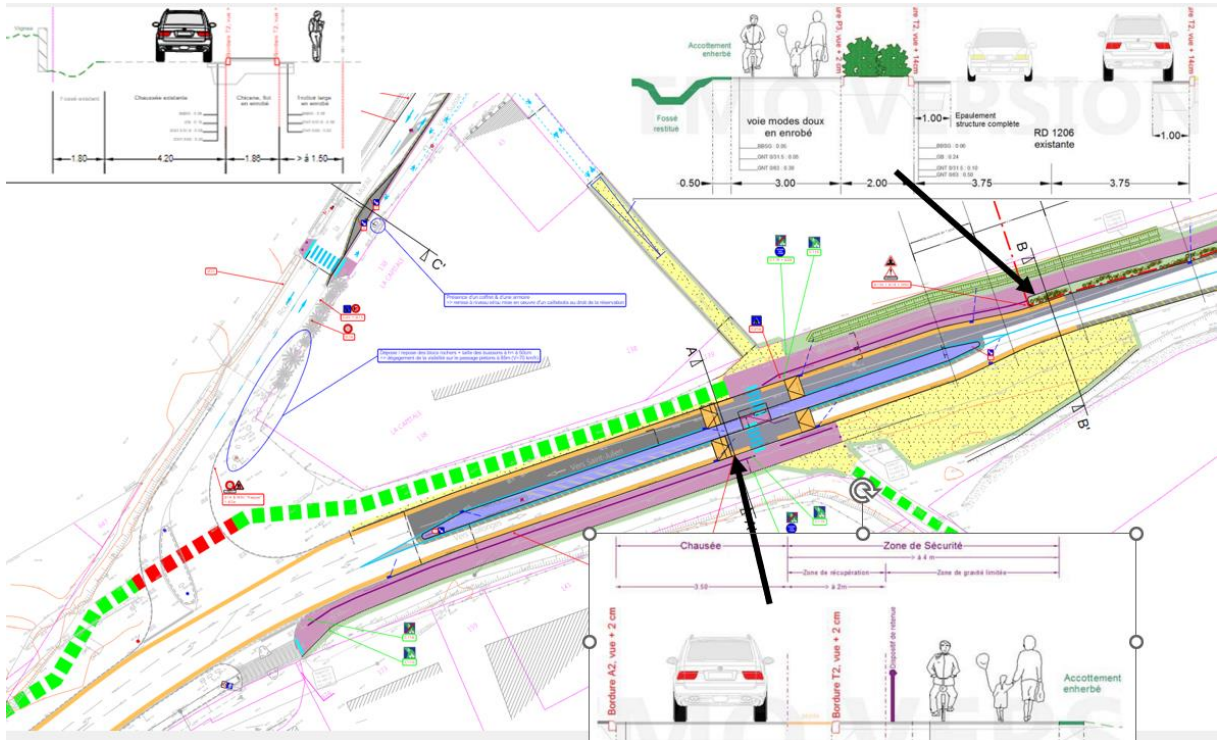
Insérer une image (qualité minimale 300dpi) montrant le tracé ou le périmètre de la mesure sur un plan, carte ou autre document de projet permettant de localiser la mesure au moins à l'échelle du 1:10'000. Fournir le fichier-source séparément en format image (.jpg).

[Cliquer pour télécharger](#) →



Représentation explicative de la mesure

Insérer schéma, plan de situation, coupe, image de synthèse ou autre qui soit représentatif de la mesure (qualité minimale 300dpi)



Description et faisabilité

La création d'un hub de mobilité sur la technopôle d'Archparc devrait permettre de réorganiser le schéma global d'offre de mobilité notamment pour les usagers transfrontaliers (P+R de + 361 places, création d'une voie bus en site propre et extension d'au moins une ligne transfrontalière (ligne 82), ligne de covoiturage HÉLÉMAN, créations d'aménagements et stationnements cyclables, ligne de co-voiturage, système de vélo en libre service...).

Toutefois, concernant les aménagements cyclables, le hub de mobilité sera traversé par la Véloroute Via 5 lacs mais ne permettra pas de relier directement Archparc à Landecy et Croix de Rozon.

L'itinéraire est dépourvu d'aménagements dédiés et peu sécurisant du fait de la densité de circulation automobile.

Ce projet de requalification de la RD1206 et l'aménagement de la route de la Muraz vers Landecy a pour objectif de réduire les encombrements sur les routes et aux douanes en proposant notamment une alternative sécurisée pour rejoindre l'axe fort vélo à Croix de Rozon (axe 6 Jonction - Croix de Rozon) et se mailler aux axes structurants de la CCG.

L'étude de faisabilité réalisée par l'agence Akenes en 2017-2018 prévoit :

- la création d'une voie verte en rive droite de la RD 1206 d'une largeur de 3 m,
- une traversée sécurisée au droit du croisement RD 1206 - Route de la Muraz
- la poursuite de cette voie verte jusqu'au P+R de Collonges.
- la route de la Muraz vers la douane de Landecy serait réaménagée avec une chicane pour prioriser les cycles et les piétons.

Ce projet se raccordera aux aménagements qui seront réalisés en amont depuis le rond point du pont de Combe dans le cadre de l'accessibilité bus du site d'Archparc.

Données quantitatives et unités de prestations (à remplir entre juin et septembre 2024)

En fonction de la catégorie de mesure indiquée en début de fiche, renseigner ci-dessous les données quantitatives et unités de prestations correspondantes qui sont listées en annexe.

- Tracés des itinéraires aménagés : 950 ml réaménagés
- Emprise des nouveaux aménagements sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...) : Accotement de la RD 1206 => 420 m²
- Coût au mètre linéaire : 1 263 € du ml
- Nombre d'aires de stationnement pour vélos et nombre de places : 0
- Nombre de marquages de passages pour piétons : 2
- Nombre d'îlots de protection pour piétons sans élargissement de la route : 1
- Nombre d'îlots de protection pour piétons avec élargissement de la route : 1
- Mètres carrés de passage supérieur (passerelle) y compris les rampes d'accès : 0 m²
- Mètres carrés de passage inférieur y compris les rampes d'accès : 0 m²

ANNEXE - Exigences concernant les données quantitatives et unités de prestations pour les mesures forfaitaires

En fonction de la catégorie de mesure, les données suivantes seront à fournir au Projet d'agglomération dans le cadre du processus de sélection des mesures candidates au PA5. Des données complémentaires pourront être nécessaires au cas par cas.

| Catégorie de mesures | Sous-catégorie | Données requises |
|--|---|--|
| Gestion du trafic (GT) | 2.1 GT - Intervention ponctuelle / Axe (p.ex. ISL) | <ul style="list-style-type: none"> Localisation des carrefours et des tronçons concernés par le nouveau concept de gestion du trafic Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure) |
| | 2.2 GT – Axe (p.ex. nouveau concept d'exploitation le long d'axes urbains) | <ul style="list-style-type: none"> Fréquence actuelle des TP aux heures de pointe du matin (7h00-8h00; sans mesure) Fréquence actuelle des TP durant toute la journée Unité de prestation: Nombre de nœuds concernés |
| | 2.3 GT – Surface (p.ex. concept d'exploitation généralisé pour tout un quartier) | <ul style="list-style-type: none"> Surface concernée par le nouveau concept de gestion du trafic Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé Unité de prestation: Nombre de nœuds concernés |
| Valorisation / Sécurité de l'espace routier, | 3.1 Carrefour, giratoire | <ul style="list-style-type: none"> Localisation des carrefours réaménagés Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure) Unité de prestation: nombre de carrefours |
| | 3.2 Tronçon routier | <ul style="list-style-type: none"> Tronçon réaménagé Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure) Unité de prestation: Mètres carrés du secteur de mise en œuvre (si cette donnée n'est pas disponible, on multipliera la longueur du tronçon par une largeur de route de 10 m) |
| | 3.3 Aménagement d'une place | <ul style="list-style-type: none"> Surface réaménagée Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé Unité de prestation: Mètres carrés du secteur de mise en œuvre (si cette donnée n'est pas disponible, on multipliera la longueur du tronçon par une largeur de route de 10 m) TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure) |

| Catégorie de mesures | Sous-catégorie | Données requises |
|------------------------------|--|---|
| Mobilité douce | | <ul style="list-style-type: none"> • Tracés des itinéraires aménagés, cas échéant surfaces réaménagées • Emprise des nouveaux aménagements sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...), et sur des surfaces d'assolement ou les aires protégées d'importance nationale • Unités de prestation pour les itinéraires: mètres linéaires et coût au mètre linéaire • Unité de prestation pour le stationnement: Nombre d'aires de stationnement pour vélos et nombre de places • Unités de prestation pour les traversées piétonnes: Nombre de marquages de passages pour piétons, Nombre d'îlots de protection pour piétons sans élargissement de la route, Nombre d'îlots de protection pour piétons avec élargissement de la route • Unités de prestations pour les passerelles et passages inférieur: Mètres carrés de passage supérieur (passerelle) y compris les rampes d'accès, Mètres carrés de passage inférieur y compris les rampes d'accès |
| Infrastructure pour bus / TP | Construction / valorisation d'un arrêt de bus ou de tram | <ul style="list-style-type: none"> • Localisation des arrêts concernés • Nombre de montées/descentes moyennes journalière aux arrêts concernés • Unité de prestation: nombre d'arrêts |

Fiche mesure Projet d'agglomération 5

Mesure forfaitaire mobilité (coût inférieur à 5 MF HT)

Modèle du 5 février 2024

| | | |
|---|--|--|
| Date de la fiche 24 mai 2024 | Personne de contact (Prénom Nom, entité) Sandrine Chenon (Communauté de Communes du Genevois) | |
| Numéro de la mesure Nouvelle mesure | Nom de la mesure Création d'une voie cyclable entre Viry, Saint Julien, Soral et Certoux" | |
| Priorité de la mesure Paquet A5 | Historique de la priorité (PA précédent) Nouvelles mesures | |
| Catégorie de la mesure forfaitaire Mobilité douce | | |
| Planning et maîtrise d'ouvrage Renseigner les jalons début et fin dans la colonne de droite pour chaque phase ci-dessous (format mois.année) ainsi que le maître d'ouvrage qui pilote la mesure à chaque phase du projet y compris pour l'entretien après mise en service | | |
| Phase | Début / Fin | Entité pilote de la phase |
| Etude sommaire/programmation (preuve de faisabilité, coûts à ±50%) | 09.2023 / 03.2024 | Commune de Viry |
| Etude préliminaire (phase 21 SIA ou équivalent, coûts à ±30%) | 06.2025 / 10.2025 | Communauté de communes du Genevois |
| Etude d'avant-projet (phase 31 SIA ou équivalent, coûts à ±20%) | 01.2026 / 06.2026 | Communauté de communes du Genevois |
| Etude de projet | 09.2026 / 12.2026 | Communauté de communes du Genevois |
| Autorisation/permis de construire | 07.2026 / 01.2027 | Communauté de communes du Genevois |
| Début des travaux | 01.2028 | Communauté de communes du Genevois |
| Mise en service | 10.2029 | Communauté de communes du Genevois |
| Exploitation (nettoyage, déneigement,...) | | A caler Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte. |
| Maintenance et renouvellement de l'infrastructure | - | A caler Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte. |
| Autre(s) maître(s) d'ouvrage(s) : Indiquer les autres parties prenantes, notamment si elles portent des parties de la mesure (responsabilités multiples) et/ou si elles cofinancent la mesure Département de la Haute Savoie | | |
| Coût Indiquer le coût hors taxes en millions de franc suisse (format à deux décimales X.XX MF HT, change 1 CHF = 1 €): • Estimation du coût global de la mesure : 4 MF HT NB: Pour une mesure forfaitaire, le coût annoncé ne peut être supérieur à 5 MF HT | Répartition du financement Lister les financeurs avec la répartition en pourcentage XX% Communauté de Communes du Genevois XX% Commune de Viry XX% Commune de St-Julien-en-Genevois XX% Département de Haute-Savoie Xx% ATMB Plan de financement non finalisé. | |

Domanialité / propriété foncière

Indiquer quelle est la surface réaménagée par la mesure (en m²) et quel type de domaine foncier est touché par la mesure

Surface réaménagée: 5800 (ml) m²

Surface de zone perméable artificialisée + surfaces de SDA pour la partie suisse : **(2300 ml) m² dont 0 m² en Suisse**

Part de foncier en main publique : 100%

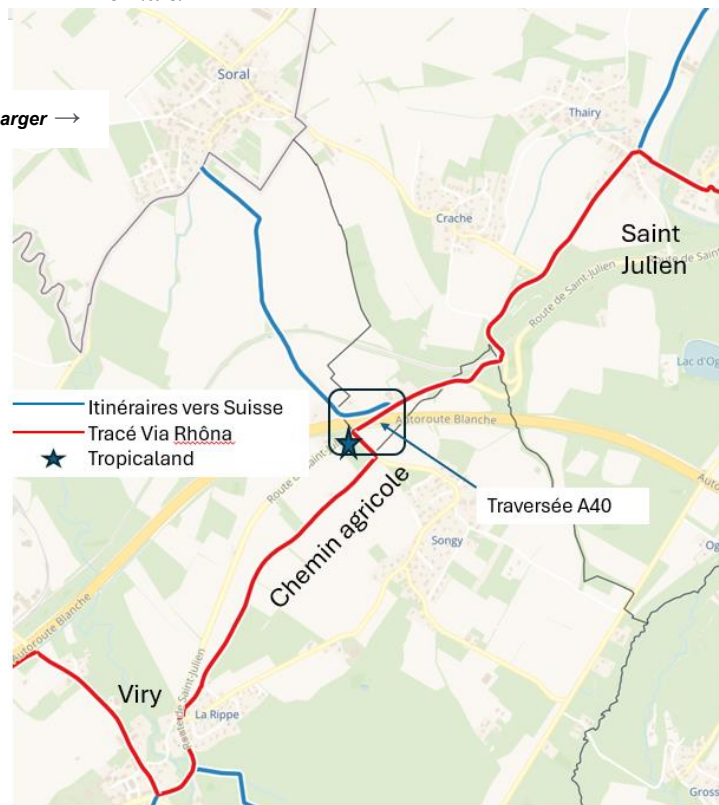
Part de foncier en main privée : 0%

Autre propriétaire: *préciser cas échéant*

Plan de localisation

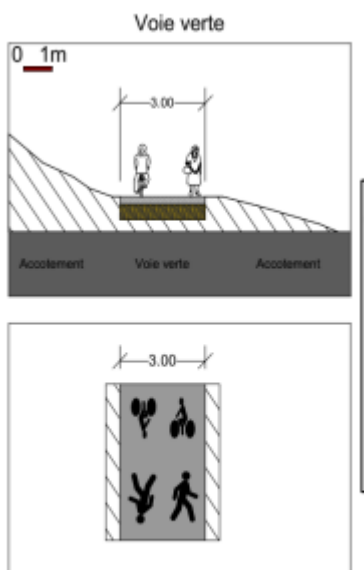
Insérer une image (qualité minimale 300dpi) montrant le tracé ou le périmètre de la mesure sur un plan, carte ou autre document de projet permettant de localiser la mesure au moins à l'échelle du 1:10'000. Fournir le fichier-source séparément en format image (.jpg).

Cliquer pour télécharger →



Représentation explicative de la mesure

Insérer schéma, plan de situation, coupe, image de synthèse ou autre qui soit représentatif de la mesure (qualité minimale 300dpi)



Description et faisabilité

Rédiger :

- 1 paragraphe sur les principales problématiques actuelles dans le périmètre de la mesure ;
- 1 à 2 paragraphe(s) décrivant les principales interventions prévues par la mesure (quoi, où, combien) en lien avec les unités de prestations fournies dans la rubrique "données quantitatives" ci-dessous ;
- 1 paragraphe sur le stade d'avancement des études et la preuve de la faisabilité de la mesure.

L'itinéraire de la Viarhona arrêté en 2018 devait relier le chef-lieu de Viry à Soral en passant par la route de la gare, et le chemin de la Perrière sur France et par la route de Rougemont sur Suisse. Des contraintes foncières et environnementales sont apparues pendant les études.

Afin de permettre aux habitants de Viry de rejoindre le réseau suisse de pistes cyclables par Soral ou Certoux, mais également permettre un accès plus direct à Saint Julien, futur terminus du Tramway ligne 15, ce tracé serait modifié depuis le chef-lieu en passant par le Tropicaland, situé à proximité de la Route Départementale 1201 et serait complété par des itinéraires aménagés transversaux en direction des petites douanes et de la Suisse

La liaison de la Viarhona vers la Suisse se caractériserait par :

- un linéaire de chemin agricole le long de la RD1206 à transformer en voie verte,
- la création d'ouvrages d'art pour traverser l'autoroute A40 et la Route Départementale 1206,
- l'aménagement du chemin de la donchère en chaussée à voie banale centralisée,
- l'aménagement de la route de Crache en voie verte,
- l'aménagement de la route de Therens en chaussée à voie banale centralisée.

Le projet prévoit également la création d'une passerelle de 2,5 m de largeur. En effet, un encorbellement sur ce pont ne semble pas possible. Cet aménagement serait suivi d'un passage inférieur sous la RD1206 pour ensuite longer la RD1206 côté nord avec la création d'une voie verte jusqu'à la route de Crache allant au hameau de Thairy.

L'étude d'opportunité a été réalisée par le bureau d'étude Uguet en 2023. La poursuite de ce projet complémentaire à la Viarhona pourrait être menée en parallèle, et ainsi faire l'objet d'étude préliminaires dès 2025.

Données quantitatives et unités de prestations (à remplir entre juin et septembre 2024)

En fonction de la catégorie de mesure indiquée en début de fiche, renseigner ci-dessous les données quantitatives et unités de prestations correspondantes qui sont listées en annexe.

- Tracés des itinéraires aménagés : 5800 ml réaménagés (tracés rouge et bleu de la carte de localisation ci-dessus)
- Emprise des nouveaux aménagements sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...) : chemin agricole, chemin vt et route de Crache pour 2300 ml et sur des surfaces d'assolement ou les aires protégées d'importance nationale
- Coût au mètre linéaire : 690 € du ml
- Nombre d'aires de stationnement pour vélos et nombre de places : 0

- Nombre de marquages de passages pour piétons : Non connu à ce stade
- Mètres carrés de passage supérieur (passerelle) y compris les rampes d'accès : 500 m²
- Mètres carrés de passage inférieur y compris les rampes d'accès : 465 m²

ANNEXE - Exigences concernant les données quantitatives et unités de prestations pour les mesures forfaitaires

En fonction de la catégorie de mesure, les données suivantes seront à fournir au Projet d'agglomération dans le cadre du processus de sélection des mesures candidates au PA5. Des données complémentaires pourront être nécessaires au cas par cas.

| Catégorie de mesures | Sous-catégorie | Données requises |
|--|---|--|
| Gestion du trafic (GT) | 2.1 GT - Intervention ponctuelle / Axe (p.ex. ISL) | <ul style="list-style-type: none"> Localisation des carrefours et des tronçons concernés par le nouveau concept de gestion du trafic Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure) |
| | 2.2 GT – Axe (p.ex. nouveau concept d'exploitation le long d'axes urbains) | <ul style="list-style-type: none"> Fréquence actuelle des TP aux heures de pointe du matin (7h00-8h00; sans mesure) Fréquence actuelle des TP durant toute la journée Unité de prestation: Nombre de nœuds concernés |
| | 2.3 GT – Surface (p.ex. concept d'exploitation généralisé pour tout un quartier) | <ul style="list-style-type: none"> Surface concernée par le nouveau concept de gestion du trafic Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé Unité de prestation: Nombre de nœuds concernés |
| Valorisation / Sécurité de l'espace routier, | 3.1 Carrefour, giratoire | <ul style="list-style-type: none"> Localisation des carrefours réaménagés Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure) Unité de prestation: nombre de carrefours |
| | 3.2 Tronçon routier | <ul style="list-style-type: none"> Tronçon réaménagé Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure) Unité de prestation: Mètres carrés du secteur de mise en œuvre (si cette donnée n'est pas disponible, on multipliera la longueur du tronçon par une largeur de route de 10 m) |
| | 3.3 Aménagement d'une place | <ul style="list-style-type: none"> Surface réaménagée Nombre de personnes touchées par la modération potentielle du trafic motorisé Unité de prestation: Mètres carrés du secteur de mise en œuvre (si cette donnée n'est pas disponible, on multipliera la longueur du tronçon par une largeur de route de 10 m) TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure) |

| Catégorie de mesures | Sous-catégorie | Données requises |
|------------------------------|--|---|
| Mobilité douce | | <ul style="list-style-type: none"> • Tracés des itinéraires aménagés, cas échéant surfaces réaménagées • Emprise des nouveaux aménagements sur des surfaces actuellement perméables (forêt, zone verte, zone agricole ...), et sur des surfaces d'assolement ou les aires protégées d'importance nationale • Unités de prestation pour les itinéraires: mètres linéaires et coût au mètre linéaire • Unité de prestation pour le stationnement: Nombre d'aires de stationnement pour vélos et nombre de places • Unités de prestation pour les traversées piétonnes: Nombre de marquages de passages pour piétons, Nombre d'îlots de protection pour piétons sans élargissement de la route, Nombre d'îlots de protection pour piétons avec élargissement de la route • Unités de prestations pour les passerelles et passages inférieur: Mètres carrés de passage supérieur (passerelle) y compris les rampes d'accès, Mètres carrés de passage inférieur y compris les rampes d'accès |
| Infrastructure pour bus / TP | Construction / valorisation d'un arrêt de bus ou de tram | <ul style="list-style-type: none"> • Localisation des arrêts concernés • Nombre de montées/descentes moyennes journalière aux arrêts concernés • Unité de prestation: nombre d'arrêts |